F U B i c y

Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Septembre 2005

DOSSIER DE PRESSE SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITE

Semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre
Pour atteindre 10 % des déplacements urbains à vélo en 2010

Le vélo représente aujourd'hui 3 à 4 % des déplacements urbains. L'objectif de passer à 10% la part du vélo dans les déplacements en 2010 est à notre portée, il faut le vouloir.

Pour la semaine européenne de la mobilité, du 16 au 22 septembre, La FUBicy et le Club des villes cyclables, avec le soutien de grandes fédérations et associations

La Fédération française de cyclotourisme FFCT
La Fédération Nationale des Usagers des Transports FNAUT
France Nature Environnement FNE
La Ligue Contre la Violence Routière LCVR
Le Réseau Action Climat-France RAC-F
L'Association française de développement des véloroutes et voies vertes AF3V

avec leurs villes et associations adhérentes, s'adressent à tous pour inciter dès aujourd'hui à se déplacer à vélo, pour que les pouvoirs publics prennent les mesures réclamées.

Se déplacer à vélo est nécessaire pour notre économie, en évitant des dépenses de voirie improductives, en redonnant du pouvoir d'achat aux Français, en facilitant l'accès aux centre-villes pour le commerce, le travail, les loisirs. Et consommer moins de pétrole pour se déplacer devient une nécessité absolue, dès maintenant, car les transports absorbent 53 % de notre consommation de pétrole en France, et en majorité pour les véhicules particuliers.
Se déplacer à vélo est nécessaire pour notre environnement : prendre son vélo au lieu de la voiture pour les petits trajets urbains, c'est entre 500 kg et une tonne de CO_2 en moins par an et par cycliste ! Quant on sait qu'un français émet en moyenne 7 tonnes de CO2 par an, avec un peu de volonté, sans investissement coûteux et sans rien perdre en qualité de vie, on peut donc éviter en France une grande quantité de rejets de CO_2.
Se déplacer à vélo est nécessaire pour la santé : moins de particules et de gaz nocifs, c'est moins de morts en ville, moins de cancers. Deux déplacements de 15 minutes à vélo chaque jour, c'est deux fois moins de risque de maladie cardio-vasculaire, et le meilleur moyen de prévenir l'obésité. Enfin, contrairement à certains préjugés, le vélo n'est statistiquement pas plus risqué que la marche à pied.
Se déplacer à vélo est une façon moderne et pratique de se déplacer. Un trajet urbain sur deux fait moins de 3 km. Sur cette distance, le vélo est en moyenne plus rapide que la voiture. Un nombre croissant de citadins choisissent le vélo alors qu'ils disposent d'une voiture : c'est une bonne réponse dans nos villes encombrées, bruyantes et polluées.

Après quelques villes engagées de longue date dans une politique cyclable, les exemples récents et spectaculaires de Bordeaux (requalification des artères urbaines, ouverture de la Maison du vélo) et Lyon (Vélo'v en libre service) montrent que la circulation à vélo peut rapidement augmenter. Une politique

volontariste de services et d'aménagements « vélo » produit même à court terme des effets bénéfiques pour tous, cyclistes ou non.

Généraliser et étendre les zones 30

Parmi les mesures réclamées par les cyclistes, l'extension et la généralisation des zones 30 peuvent rapidement produire d'importantes économies de pétrole. C'est aussi un excellent moyen de rendre nos villes agréables à vivre et plus sûres pour tous les usagers.

Aujourd'hui je choisis le vélo

Pour encourager chacun à se mettre au vélo, pour montrer nos besoins aux collectivités et aux pouvoirs publics, les cyclistes accrochent toute la semaine à leur vélo cette petite bande jaune qui clame

« Aujourd'hui je choisis le vélo ».

p. 3 Présentation de l'action
p. 4 Témoignage : aujourd'hui je choisis le vélo
p. 5 Pourquoi passer de la voiture au vélo en quelques chiffres
p. 5 Réduire l'impact des déplacements sur le climat est une priorité
p. 7 Les mesures pour une politique vélo
p. 9 Petit catalogue des idées reçues à propos du vélo, suivi de quelques réponses...
p. 11 Les services pour amener le public au vélo : les vélostations, Movimento à Toulouse
p. 12 Plan de Déplacements Entreprises : le PDE de STMicroelectronics à Grenoble
p. 13 Présentation des partenaires

En savoir plus sur la semaine de la mobilité

La FUBicy met en ligne sur http://fubicy.org :

- les annonces de toutes les actions « vélo » de la semaine de la mobilité
- le dossier de presse
- les flyers, bandes jaunes « aujourd'hui je choisis le vélo » téléchargeables par chacun.

Club des villes Cyclables : www.villes-cyclables.org
MEDD : www.bougezautrement.gouv.fr et www.mobilityweek-europe.org

Contacts FUBicy :

Christian de Valence
tel. : 02 38 54 43 33
et 06 87 49 29 22
c.devalence@fubicy.org

Frédéric Bassetti
tél. : 03 88 76 70 87
fax : 03 88 36 84 65

-- Semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre 2005 -- « Osez le vélo, simplifiez la ville ! »

En 2005, la « Journée sans ma voiture » cède officiellement la place à la Semaine européenne de la mobilité, du 16 au 22 septembre. « **Bougez autrement** » : le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) organise une semaine de sensibilisation du public sur une mobilité responsable et durable. Partenaires du **MEDD,** La **FUBicy** et le **Club des Villes Cyclables** appellent à circuler à vélo au quotidien pendant toute la semaine.
La FUBicy est partenaire de l'ADEME dans la charte « Planète gagnante », dans le programme « **Faisons vite, ça chauffe** ».

La **FUBicy** et le **Club des Villes Cyclables** ont le soutien actif pour la promotion du vélo durant la semaine de grands partenaires associatifs :

- La Fédération française de cyclotourisme FFCT
- La Fédération Nationale des Usagers des Transports FNAUT
- France Nature Environnement FNE
- La Ligue Contre la Violence Routière LCVR
- Le Réseau Action Climat-France RAC-F
- L'Association française de développement des véloroutes et voies vertes AF3V

Villes et associations sont appelées à mobiliser massivement le public, pour inciter chacun à rouler à vélo pour ses déplacements quotidiens durant cette semaine, plus que d'habitude. Le Club des Villes Cyclables demande à ses 750 villes adhérentes leur engagement dans la semaine de la mobilité. C'est un formidable ensemble qui se mobilise ainsi pour « bouger autrement » et choisir le vélo.

LA LIGNE DIRECTRICE : je choisis de rouler à vélo, et ça se voit !
Durant cette semaine de la mobilité, l'objectif est : plus de vélos dans la rue, bien visibles. Pour aller au travail, à l'école, faire les courses, pour des loisirs. Pour 500 mètres ou pour 5 km. A vélo simplement, ou en combinant vélo et transports publics.
Roulons, le reste viendra plus facilement. Quelques gestes « vélo » de plus pendant la semaine, et l'effet recherché au plan collectif sera obtenu. C'est ce qui décidera ceux qui hésitent à prendre leur vélo en ville. C'est ce qui fera décider nos collectivités à accentuer ou engager une politique cyclable, à améliorer les conditions de la circulation à vélo.
Le jaune, ça se voit mieux. Pas question de carton jaune, mais un signe ; ruban, écharpe, bandeau de papier, guirlande, fleurs, sur vous ou sur le vélo, comme vous voudrez. Cet insigne jaune rappellera à ceux qui ne sont pas à vélo que, justement, c'est l'occasion de s'y mettre. Il signifiera que pour nous, le vélo est un vrai choix, quelle qu'en soit la raison : respecter l'environnement, économiser le carburant, garder ou retrouver la forme, prendre l'air, préserver le cadre de vie urbain, gagner du temps en se jouant des embouteillages…
Voir p.2 un exemple de bande. Le slogan de ce signe individuel est « **Aujourd'hui, je choisis le vélo** ».

LES INITIATIVES LOCALES

Villes et associations créent durant cette semaine des événements ou des actions en faveur de la promotion du vélo : ce seront des journées de rencontre avec le public, des expositions, le lancement d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE), des journées de marquage des vélos, une animation avec une association de commerçants, un vélobus avec une école de votre ville, des inaugurations d'aménagement cyclable (même modestes !), le lancement d'un nouveau service dans une vélostation, une projection de film, une découverte d'itinéraire, une bourse aux vélos, un accueil café + croissants par les mairies et les entreprises à ceux venus à vélo, ou ce que chacun peut imaginer, plus en rapport avec son activité.

Et au plan national ?

Une mobilisation forte, un nombre accru de cyclistes visibles dans la rue pourront donner du poids à nos demandes en faveur d'une véritable politique cyclable. Le rapport Le Brethon, remis au Premier Ministre en mars 2004, recommande de multiples pistes d'action : nous ne voulons pas qu'elles restent lettre morte. En montrant que le réservoir de cyclistes potentiels est important, faisons prendre le vélo plus au sérieux.

Alors, faisons « bouger autrement ». Et « faisons vite, ça chauffe ». C'est pourquoi, « aujourd'hui je choisis le vélo ».

Témoignage : « Aujourd'hui, je choisis le vélo »

En ville, je choisis le vélo. Pour 500 m ou 3 km, c'est le moyen le plus rapide. Et aussi dans bien des cas jusqu'à 5 ou 6 km, surtout quand il n'y a pas de place de parking libre, et pas toujours de bus proche. Le vélo, c'est toujours le moyen le moins cher, quelques euros par mois. Certains vont à vélo prendre le tram, le bus ou le train, pour aller plus loin. Mon médecin me dit qu'en plus ça me donne une santé de fer en l'utilisant tous les jours. Et pour la protection de notre environnement, je sais que c'est nécessaire et j'ai un peu plus bonne conscience, surtout que c'est sur ces courtes distances que la voiture pollue le plus. Mes 10 km par jour toute l'année, c'est 700 kg de CO2 en moins par an !

Comment on se met au vélo ? Nous avons presque tous un vélo, sinon les grandes villes et bien d'autres ont maintenant une vélostation : c'est un service qui prête avec des tarifs avantageux (c'est parfois même gratuit), qui entretient ou garde mon vélo, qui donne des conseils. Certains prêts sont même couplés avec le ticket de transport en commun. Et puis quelques veinards ont la chance d'avoir aussi la possibilité d'emprunter un vélo à un point de dépôt et de le rendre à un autre. C'est avec ce type de services qu'on peut progressivement laisser sa voiture au garage.

Mais où je roule ? Bon, c'est la question habituelle. J'ai mes habitudes, je ne prends pas de risques, et les aménagements commencent à venir. Surtout, nous sommes de plus en plus à rouler à vélo, et les voitures se disciplinent. Quelques pistes, des couloirs de bus autorisés, une bonne zone 30, des contre-sens vélo pour éviter les grandes artères, et tout va bien. Essayez, et vos arguments vont changer.

Au collège et au lycée, les jeunes ont des parkings à vélo, les pistes commencent à venir jusqu'aux abords. Au travail, venir à vélo devient respectable. Les mairies, les administrations et les entreprises installent des parkings, et de quoi se changer quand il pleut. Soyons honnêtes, ce n'est pas la majorité des cas, mais ça change. On vient même nous demander notre avis dans des « PDE », les fameux Plans de Déplacement des Entreprises, y compris dans les administrations.

Votre voisin s'est fait voler son vélo ? Ça arrive, mais moins qu'on ne le dit. Prenez donc deux bonnes précautions : d'abord un solide antivol, mis là où il faut ; ensuite, 25 villes proposent déjà de marquer votre vélo, avec un « Bicycode® », ce numéro gravé et personnel qui seul permet de vous prévenir dès que votre vélo est trouvé.

Voilà pourquoi j'ai choisi le vélo. Pour la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre, j'accroche à mon vélo un ruban jaune pour exprimer mon choix du vélo.

Pourquoi passer de la voiture au vélo en quelques chiffres

Le vélo en ville a des atouts évidents. Pour l'usager : rapidité, souplesse, économie, pas de problème d'embouteillages ou de stationnements. Pour la collectivité : pas de pollution ni de bruit, faible consommation d'espace, des aménagements relativement peu coûteux. Dans nos villes encombrées, polluées et bruyantes, ce mode de déplacement qui a tant d'avantages devrait logiquement avoir toute sa place. Chacun explique à sa façon cet étrange paradoxe, mais les raisons les plus souvent avancées dans les conversations ne résistent guère à l'analyse. Le vélo urbain a aussi des inconvénients. Mais ils sont souvent surestimés par les non cyclistes et même parfois par les cyclistes eux-mêmes.

Pour des trajets de moins de 5 km, le vélo est souvent le moyen le plus rapide

Plus d'un trajet urbain sur deux fait moins de 3 km. En ville, pour un trajet de 3 km porte à porte, le vélo est souvent gagnant :

	vitesse	trajet	temps perdu	total
A pied - indépendamment des conditions de trafic	5 km/h	36 minutes		36 minutes
En vélo - indépendamment des conditions de trafic	15 km/h	12 minutes	1 mn	13 minutes
En voiture - trafic fluide et stationnement disponible	30 km/h	6 minutes	1 mn	7 minutes
En voiture - bouchons et stationnement rare	15 km/h	12 minutes	15 minutes	27 minutes
En bus - trafic fluide, en tram tous trafics	25 km/h	7 minutes	15 minutes	22 minutes
En bus - bouchons	10 km/h	18 minutes	15 minutes	33 minutes

Temps perdu : le temps pour chercher et garer son vélo; en TC, pour aller à l'arrêt ou à la station, attendre le TC, et depuis l'arrêt aller à son rendez-vous ; en voiture, pour aller chercher sa voiture . Ces délais sont très variables, le tableau donne les résultats pour une fourchette « moyenne »

Le bilan CO2 du vélo est ignoré alors qu'il est incroyable !

Un automobiliste qui se convertit au vélo pour les petits trajets urbains, disons pour 10 km par jour à vélo en moyenne, c'est 700 kg de CO2 en moins par an (un français rejette en moyenne 7 tonnes de CO2 par an), dix fois son poids, presque le poids de sa voiture !

En restant très loin derrière les européens du nord, mais avec une politique volontariste et réaliste, on peut augmenter la part du vélo dans les déplacements urbains de 5% en quelques années.

Santé, un bilan très positif, mais le vélo n'est pas remboursé par la Sécurité Sociale

Développer le vélo, ça rapporte énormément pour la santé, beaucoup plus que le coût des politiques « vélo » : une pratique régulière et modérée, c'est : résistance aux rhumes, deux fois moins de risques cardio-vasculaires, 30 % de moins de diabète, et d'obésité, et surtout se sentir bien. La Caisse d'Assurance Maladie a créé un système de ristournes pour les cotisations des entreprises dont les PDE incitent les employés à se déplacer autrement qu'en voiture.

Réduire l'impact des déplacements sur le climat est une priorité

Les transports, premiers responsables des émissions nationales de gaz à effet de serre

Concernant le réchauffement de la planète, problème écologique majeur d'aujourd'hui et de demain[1], le secteur des transports est celui qui suscite les plus vives inquiétudes. Les derniers chiffres officiels[2] sont tout simplement éloquents : en France, les transports sont à l'origine de près de 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 35 % pour le seul CO2, ce qui place ce secteur largement en tête du classement des rejets devant l'industrie manufacturière, l'agriculture

[1] Voir « Les éléments scientifiques, résumé à l'attention des décideurs », contribution du groupe 1 au 3ème rapport du GIEC, 2001.

[2] Source : MIES d'après CITEPA, inventaire UNFCCC pour l'année 2003, mise à jour décembre 2004.

et le résidentiel tertiaire. Mais ces chiffres déjà très élevés ne reflètent que partiellement l'impact réel des transports. Car si on ajoute les émissions de GES provoquées par la réalisation des routes, des infrastructures et des équipements, par la construction des véhicules, par l'extraction et le raffinage des carburants, etc., nul doute que la filière transports prise alors dans son ensemble serait à l'origine de plus de 30 % des rejets de GES.

La faute à l'intensification du trafic routier

Si on observe dans le détail la répartition modale des volumes d'émissions de GES issus des transports, c'est le mode routier qui prédomine en France comme en Europe. En progression constante, le bitume représente 92 % des rejets français du secteur pour l'année 2003[3]. Et contrairement aux idées reçues, ce sont les véhicules des particuliers qui en émettent la plus grande quantité avec 58 % tandis que les poids lourds représentent 26 % et les véhicules utilitaires légers 16 %.

Le règne de la voiture

En France, l'automobile concentre 84 % des déplacements intérieurs de personnes contre seulement 16 % pour les transports collectifs (année 2000)[4]. La fréquence des déplacements en voiture augmente, les distances moyennes parcourues ne cessent de s'allonger et le nombre de véhicules s'accroît.

En me déplaçant à vélo, je contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre

Rouler à vélo = 0 émission de CO2

Si, au lieu de prendre la voiture pour mes trajets quotidiens inférieurs à 3 kilomètres[5], je me déplace à vélo ou à pieds, j'évite jusqu'à 1 tonne de CO2 par an[6]. Ce qui constitue une part non négligeable du bilan CO2 d'un français qui émet en moyenne 7 tonnes de CO2 par an[7].

Le vélo n'a pas de clim' et donc n'émet pas de gaz fluorés néfastes pour le climat

Il faut savoir que l'usage de la climatisation automobile a un double impact sur le climat. Quand elle fonctionne, elle engendre une surconsommation de carburant et donc une surémission de CO2 (environ 5 % de CO2 en plus par an)[8]. De plus, le circuit de climatisation est à l'origine de l'émission d'un autre gaz à effet de serre, le HFC 134A utilisé comme fluide frigorigène. Les rejets se produisent lorsqu'il y a des fuites dans le système, lors des phases de maintenance, et en fin de vie du véhicule (non récupération). Attention danger : ce fluide dispose de surcroît d'un potentiel de réchauffement global[9] 1300 fois supérieur à celui du CO2.

Finalement, nous ne le répéterons jamais assez : chaque démarrage de votre véhicule alimente un peu plus le stock de gaz à effet de serre qui s'accumule et reste longtemps dans l'atmosphère (le

[3] CITEPA, inventaire UNFCCC, déc 2004. Trafic domestique uniquement pour l'aérien et le maritime.
[4] MIES, 3ème communication nationale à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, 2001.
[5] En ville, un déplacement sur deux est inférieur à 3 kilomètres.
[6] Source : ADEME. Base de calcul : voiture diesel émettant 180 g de CO2 par km avec majoration de 20 % de la consommation dans les trajets moteur à froid.
[7] D'après les émissions nationales de GES pour l'année 2003. CITEPA, 2004.
[8] Ademe : un équipement en question, la climatisation automobile. 2004.
[9] Potentiel de Réchauffement Global : indice représentant l'effet combiné de leur durée de vie dans l'atmosphère et leur efficacité relative à absorber le rayonnement infrarouge.

CO2 a une durée de vie dans l'atmosphère d'environ cent ans). Alors, pour réduire votre impact sur le climat, évitez au maximum tout déplacement motorisé et choisissez les modes de déplacements doux à chaque fois que cela est possible : faites de la marche, roulez à vélo, sortez les rollers, trottinettes, etc.

Les mesures pour une politique vélo

Passer la part du vélo dans les déplacements urbains de 4% en 2005 à 10 % en 2010, c'est là un atout essentiel pour affronter la crise du pétrole, lutter contre la pollution atmosphérique locale, le réchauffement de la planète, défendre notre santé et notre qualité de vie. Le rapport Le Brethon remis au gouvernement le 9 mars 2004 demande une série de mesures pour y arriver. Certaines sont la poursuite d'initiatives locales, mais nous avons la conviction qu'elles doivent être aujourd'hui amplifiées, voire généralisées. Aucune suite n'a été donnée à ce rapport. C'est la clef pour passer à 10% de part vélo en 2010.

Sélection de mesures prioritaires demandées dans le rapport Le Brethon, et *commentaires*

1) Mise en place d'une mission interministérielle

2) Nomination d'un délégué interministériel (M. Vélo)

3) Elaboration d'un tableau de bord de la politique vélo

4) Campagnes nationales de communication

5) Encourager et développer les politiques de partage de l'espace : apaisement du trafic, zones 30

Très important*. La réalisation relève des communes, mais besoin de pédagogie pour sortir les Zones 30 du jargon technique et mettre en valeur leur potentiel pour le développement du vélo. Les aménageurs ont encore trop tendance à transposer au vélo en ville des modèles de ségrégation des flux routiers. C'est inadapté : en ville, la vitesse moyenne des voitures (10-25 Km/h selon les conditions) est quasiment la même que celle des vélos (15-20 Km/h selon les cyclistes), et le principal facteur de sécurité est la réduction des vitesses de pointe, plus que la séparation des voies. Besoin d'un effort de formation et sensibilisation des élus, des techniciens et des usagers.*

6) Solutions intermodales :
a. accès du cycliste à d'autres modes de transport
b. complémentarité transport en commun (train, tram, bus ou métro + vélo)

Très important *du fait de la tendance à l'étalement périurbain. Bien qu'au recensement de 1999, 39% des Français effectuaient leur trajet domicile travail à l'intérieur d'une même commune, la longueur moyenne des déplacements croît et les solutions intermodales peuvent apporter des alternatives aux captifs de la voiture.*
parkings relais *: leur réalisation est souvent pénalisée par le fait que chaque commune veut des parcs relais… dans la commune voisine. Et lorsque les communes sont enfin d'accord pour un emplacement, on constate 2 erreurs fréquentes : des parkings trop près du centre-ville, qui ne règlent donc rien aux problèmes de congestion d'entrée de ville et n'incitent pas l'automobiliste à laisser sa voiture (puisqu'il est « presque arrivé ») ; et un ratio de places vélos / places voitures faible, bien trop faible. Il est plus rationnel de favoriser l'intermodalité vélo+Transports en Commun lorsque la gare est dans une zone relativement densément peuplée (banlieue, bourg périurbain), car le P+R vélo consomme 10 fois moins d'espace à nombre de passagers égal.*
Rôle de l'Etat : impulser le développement des P+R vélo par voie réglementaire, ou par des aides financières (ou par des mesures fiscales ?) et en diffusant des informations (rôle actuel du CERTU : renforcer les moyens humains sur ce pôle d'activité vélo serait une bonne chose). Autre difficulté appelant une intervention de l'Etat : la création de Vélo stations dans les gares se heurte souvent au fait que la SNCF privilégie pour la location de ses locaux à des boutiques plus lucratives mais qui pourraient aussi bien être

hors les murs, alors que la distance entre stationnement vélo et train est un critère déterminant de choix modal. Aucune collectivité locale ne peut à elle seule infléchir ces choix de la SNCF.
***transport de vélos à bord des TC**, notamment train : solution marginale en nombre, mais parfois très utile, et qui peut participer à faire percevoir le vélo comme une solution très polyvalente, et à casser la logique « monomodale » qui manque de souplesse. A la limite, cette solution pourrait permettre à certains ménages de se passer d'une 2e voiture, et les économies ainsi réalisées peuvent très bien dynamiser l'économie dans des secteurs à plus fort ratio emploi/investissement que l'automobile. Les freins : les opérateurs Transports ont trop souvent tendance à ne raisonner qu'en termes de « le vélo me prend de la place, le vélo me prends des clients », alors que le développement de la complémentarité vélo+TC profitera aux 2 (cf exemples étrangers).*
Rôle de l'Etat : Interlocuteur de la SNCF pour les trains Grandes Lignes, incitation pour que les collectivités locales inscrivent des clauses dans leurs cahiers des charges, et révision des normes d'homologations des racks à vélo ou remorques à vélos sur les autocars ou autobus périurbains (certains matériels existants et utilisés à l'étranger sont interdits en France juste pour quelques cm de trop en longueur)
***partage de la voirie** : couloirs bus + vélo, réviser le Code : passer de « couloir bus autorisé aux vélos seulement si un arrêté municipal le spécifie» à « autorisé aux vélos sauf arrêté municipal contraire »). Les cyclistes seront toujours bien plus en sécurité à la droite de la chaussée, dans le couloir bus, qu'entre 2 files de circulation. Le Code précise d'ailleurs que le véhicule le plus lent (encore que le vélo n'est pas tellement plus lent que les autres en centre-ville…) doit rouler dans la voie la plus à droite de la chaussée.*

7) Programme d'équipement pour le stationnement des bicyclettes, garage dans les immeubles collectifs d'habitation, financement ANAH (OPAH) HLM…

***Important** : il existe dans les centres anciens et dans une partie des HLM de réelles difficultés pour ranger les vélos, et les locaux collectifs mal aménagés sont la proie facile des voleurs (la moitié des vols de vélos ont lieu dans des immeubles !). Les dispositions en faveur des stationnement vélos existent, mais pas encore partout (PLU pas tous réactualisés), et ne sont pas assez connues, notamment chez les professionnels de l'immobilier (promoteurs, syndics de copropriété). Mieux diffuser l'info, et rétablir dès que les mesures seront connues la ligne budgétaire qui concernait entre autres le stationnement des vélos, qui a été réduite en 2004.*

8) Impulser la réalisation de P.D.E. dans les entreprises publiques et privées : chèque déplacement, aménagement parking vélos, « joker » en cas d'intempérie, mesures pratiques d'entretien ou réparation vélos. L'Etat montre l'exemple : mesure nationale (reconnaissance du vélo comme moyen de transport professionnel).

L'Etat doit montrer l'exemple en tant que premier employeur de France. Les bonnes pratiques diffuseront ensuite au niveau local. Il s'agit d'un enjeu très important :
- même si les déplacements domicile - travail ne constituent guère plus d'un quart des déplacements, ils sont les plus coûteux pour la collectivité car concentrés en heure de pointe.
- les économies possibles en matière de parking voiture compenseront largement les dépenses en faveur des autres modes (installation de parkings vélo et autres mesures pratiques, subvention de abonnements TC, etc.).
- les premières expériences, très réussies, montrent que les citadins sont réceptifs à une modification de l'offre sur des trajets réguliers, plus que pour leurs loisirs où ils privilégient davantage la souplesse de la voiture.

9) Mettre en place un Plan de Déplacements Scolaires avec campagne nationale de communication (priorité)

***Très important**. A la fois pour l'impact éducatif à long terme, et à court terme pour désamorcer le cercle vicieux des parents taxi : on emmène l'enfant en voiture -> plus de voitures -> risques accrus pour les familles venant à vélo ou à pied -> on renonce aux modes doux. Modalités : initier des démarches pour la sécurisation des itinéraires d'accès aux écoles (dont Zones 30), stationnement vélo dans les écoles, aide à la mise en place de ramassages scolaires à vélo (diffuser les outils pédagogiques qui commencent à exister, clarifier les questions de responsabilité et assurances). Un effort particulier doit porter sur la tranche d'âge*

sensible des collèges, pour lesquels la distance domicile école est souvent typiquement à l'échelle du vélo, mais ne pas négliger de poursuivre une fois les bonnes habitudes prises (lycée, université). Ce point est lié au point 10.

10) Créer des normes des stationnements vélos dans tous les établissements scolaires et universitaires

Très lié au point 9 : Plans de Déplacements scolaires.

11) Généraliser le double sens cyclable (appelé «contresens » cyclable) (se référer aux pratiques en Europe : Belgique Allemagne Danemark) (assurer l'acceptabilité de la notion de contresens)

***Important**. Mesure d'un excellent rapport qualité/prix pour compléter le maillage d'un réseau cyclable et modérer la vitesse du trafic en ville. L'Etat peut faire évoluer la règle actuelle « cyclistes interdits sauf arrêté municipal spécifique » à celle déjà en vigueur en Belgique « cyclistes autorisé sauf arrêté municipal contraire » Gros effort à faire pour informer élus locaux, services techniques, et usagers (aussi bien automobilistes que cyclistes) de l'intérêt de cette mesure, qui globalement REDUIT le taux d'accidents, à condition d'être assez systématique et accompagnée d'une campagne de communication.*

12) Mise en place d'un plan de sensibilisation et formation des techniciens, ingénieurs concernés par la mise en œuvre des politiques d'urbanisme et de déplacements

Les formations existantes ne sont pas perçues (à tort !) comme « nécessaires » (notamment chez les urbanistes ou paysagistes) ou « valorisantes » (la culture technique française valorise plus les « grands équipements » que la démarche « qualité » à chaque échelon aussi modeste soit-il). Gros travail d'info comme et de valorisation à faire. A noter dans cette rubrique : une des actions les plus formatrices est de faire en sorte que les responsables techniques utilisent un vélo de service lors des visites de chantier ou des déplacements professionnels de moins de 5 km. Le rapport impact / coût de cette mesure est excellent et durable.

13) Marquage des vélos et inscription des déclarations des vélos volés au Fichier national des objets volés. Mesure accompagnée d'une campagne de communication

Préserver la synergie entre futur marquage systématique des vélos neufs par les fabricants, et marquage du parc existant, qui a démarré en 2004 dans plusieurs villes de France

14) Organiser une grande campagne annuelle de communication sur l'usage du vélo

Eviter les campagnes contre-productives, comme par exemple celle de l'INPES (Min. Santé) qui diffuse le message aux citadins que rouler à vélo à vitesse modérée en ville serait aussi risqué que rouler en cyclomoteur, ou que la pratique sportive du vélo.

15) Etude épidémiologique sur le vélo et la santé

Les bienfaits du vélo sur la santé sont largement analysés et médiatisés dans les pays d'Europe du Nord. En France, une enquête générale permettra de mieux promouvoir l'intérêt pour la santé de se déplacer à vélo régulièrement. En évitant toutes campagnes inutiles, contre-productives et coûteuses comme celles de l'INPES sur les risques de la circulation à vélo, cette étude favorisera un meilleur emploi des fonds publics.

Petit catalogue des idées reçues à propos du vélo, suivi de quelques réponses...

1. Le vélo, en ville, c'est dépassé.

Faux ! Dans de nombreuses villes d'Europe, la pratique du vélo regagne du terrain : à Copenhague, Cologne, Milan... En France, des villes comme Strasbourg, Nantes, Grenoble, Rennes...et maintenant Bordeaux l'ont compris: le vélo est un excellent remède contre les embouteillages, la pollution atmosphérique, le bruit...

2. Les gens n'ont pas envie de rouler à vélo en ville.

Faux ! C'est à cause du trafic automobile que les gens ne roulent plus à vélo. Dans toutes les villes qui ont eu le courage de modérer la circulation, la population retrouve rapidement le plaisir de se déplacer à bicyclette facilement et sans danger. Comme la voiture, le vélo est un mode de déplacement individualiste qui correspond aux aspirations actuelles.

3. Le cyclisme urbain, c'est culturel. On n'est pas aux Pays-Bas!

Faux ! On rencontre des exemples de villes cyclables dans toute l'Europe, dans les pays latins comme dans les pays anglo-saxons, en France comme ailleurs. Tout est une question de volonté politique. Des villes italiennes comme Ferrare ou Bologne ont des parts modales vélo plus élevées que Berlin ou Frankfurt.

4. Le vélo, c'est fatigant.

Faux ! C'est moins fatigant que la marche à pied ou le stress d'un embouteillage. Les personnes âgées le savent bien. Rouler à bicyclette en ville, c'est augmenter son autonomie sans se fatiguer. Aller chercher son pain à vélo, ce n'est pas une étape du Tour de France ! Plus de la moitié des déplacements urbains en voiture sont inférieurs à 3 km.

5. Le vélo en ville, c'est très dangereux.

Faux ! Les statistiques d'accidents urbains montrent qu'utiliser un deux-roues à moteur est effectivement très dangereux. Mais rouler à vélo, est 8 fois moins dangereux, car les cyclistes ne font pas d'excès de vitesse. Si, en plus, ils choisissent leur itinéraire, ce n'est pas plus dangereux que de circuler en voiture. Le dernier rapport annuel de la Sécurité routière montre que seulement 4% des blessés graves et 3% des tués dans des accidents de la circulation sont des cyclistes, et ce alors que le vélo représente justement entre 3 et 4 % des déplacements quotidiens.

6. Impossible d'éviter le vol des vélos.

Faux ! Le vol n'est pas une fatalité. C'est parce que tout le monde se désintéresse de la question, qu'il y a tant de vols. Les cyclistes eux-mêmes sont très négligents. 90% des victimes de vol n'avaient pas un antivol solide, et plus de 10% n'avaient même pas cadenassé leur vélo ! En attachant son vélo à un point fixe, dans un endroit pas trop risqué, avec un cadenas haute sécurité en U (cf. tests d'antivols de la FUBicy) le risque devient quasi nul. Et depuis juin 2004, le marquage Bicycode, initié par la FUBicy, permet à la fois une prévention des vols, et de retrouver son vélo s'il a quand même été volé.

7. Et puis, il y a les intempéries...

Faux ! En France, selon les statistiques de Météo France, il ne pleut en moyenne que pendant 6% du temps. Il y a plus de cyclistes dans le Nord de l'Europe que dans le Midi de la France, alors que la météo y est moins ensoleillée. Il n'y a que quelques jours par an où les intempéries posent vraiment un problème. Et dans ce cas, il existe des protections efficaces qui vous couvrent de la tête aux pieds : de quoi arriver impeccable à un rendez-vous d'affaires ou à une rencontre galante (n'oubliez pas d'enlever vos pinces à vélo !). Sans oublier les transports en commun.

8. Impossible de faire ses courses à vélo...

Faux ! On peut faire ses courses ailleurs que dans un hyper-marché. Ce n'est souvent pas plus cher, car à vélo, les frais de transport sont insignifiants. On fait ses courses un peu plus souvent mais à proximité. Et puis il existe une vaste gamme de sacoches et de paniers... On peut facilement transporter 10 à 20 kilos

d'achats à vélo. En moyenne, les cyclistes sont de meilleurs clients des commerces de centre ville que les automobilistes : ils achètent 30 % de moins par visite, mais viennent 2 fois plus souvent.

9. Les cyclistes gênent le trafic automobile.

Faux ! C'est évidemment le contraire : ce sont les automobilistes qui gênent le trafic cycliste. Une voiture prend 4 fois plus de place en roulant qu'un vélo sur la chaussée. Si 20 % des déplacements se faisaient à bicyclette, il y aurait bien moins d'embouteillages... Encourager la pratique de la bicyclette, c'est améliorer l'accessibilité du centre-ville et revivifier ses commerces.

10. Les cyclistes font n'importe quoi. Ils ne respectent pas le Code de la route.

Les cyclistes sont comme les autres. Selon les données de la Sécurité routière, 2/3 des cyclistes blessés et 4/5 des cyclistes tués n'étaient pas en infraction au moment de l'accident. Les cyclistes ont tendance à adapter leur conduite à ce qui les entoure, plutôt qu'à se fier aveuglément à un Code de la route qui fait trop peu de cas des spécificités du vélo. Ainsi, par exemple, même s'il a la priorité, un cycliste évite de forcer le passage, parce qu'il se sait vulnérable... Mais il aura tendance à anticiper le vert pour démarrer plus en sécurité sans être frôlé par des voitures. Le Code de la Route n'est pas adapté au trafic cycliste, il est temps de le réformer, comme vient de le faire récemment la Belgique en adoptant un Code de la Rue.

11. Les aménagements cyclables, c'est cher.

Faux ! Une piste cyclable, ce n'est pas gratuit, mais c'est environ 20 à 50 fois moins cher qu'une rocade urbaine de 2 x 2 voies (à même capacité horaire). Avec l'argent de 5 km de rocade urbaine on couvre une grande ville d'un réseau complet d'aménagements cyclables.

12. Pour faire des aménagements cyclables, il faut un « schéma directeur ».

Pas forcément. Un schéma directeur, c'est parfois beaucoup de bureaucratie et c'est impossible à suivre à la lettre. Il vaut mieux des "principes directeurs" et beaucoup de pragmatisme. Par exemple : profiter des travaux de voirie pour réaliser des aménagements, faire simple et sûr, associer les usagers aux projets et aux réalisations, commencer par répondre aux besoins les plus manifestes: aménager les abords des écoles, des campus, des équipements sportifs...

Vélostations et services, mode d'emploi

Movimento à Toulouse , un réseau de vélostations intégré aux transports publics
Les deux clés du succès : Services & Intermodalité

Movimento a été créé en 2002, par des professionnels des politiques de transports publics et de déplacements urbains (William Perucca et Chantal Poujol), ainsi que par des personnes issues des milieux de la création d'entreprise (Boris Wahl) et du développement durable (Muriel Cogne), qui à l'origine étaient tous bénévoles.

Le constat initial commun portait sur l'insuffisance de la prise en compte du vélo comme un mode de transport urbain crédible dans les déplacements urbains par les pouvoirs publics compétents en la matière. Le second constat était « un marché des services du vélo de ville » qui était en déclin ou peu professionnel (les vélocistes disparaissent et les associations vélo n'ont pas les moyens pour développer des services « pro »).
Ces deux constats ont été le point de départ du projet de Movimento.
Movimento, après une première expérience réussie de location sur ses fonds propres (23 000 euros), a convaincu les collectivités (Conseil Régional et Mairie de Toulouse) et l'Autorité organisatrice des transports et déplacements urbains (Tisséo-SMTC) de mettre en place un service de location de vélo intégré aux transports publics.

Le schéma directeur des services vélo sur l'agglomération qui a été conçu par Movimento et présenté aux autorités publiques comportait une dizaine de vélo-stations aux fonctions de locations courte et longue durée, de gardiennage sécurisé ainsi que de réparations de vélos privés.
Depuis la présentation de ce programme, il existe 3 vélo-stations sur Toulouse (et 2 vélo-stations saisonnières Albi et Carcassonne) et un parc de 1500 vélos et des projets notamment de vélo-stations automatisées (Location, gardiennage et réparation) sont en cours d'élaboration. Le logiciel de gestion des locations pour lequel Movimento a été primé aux derniers congrès des villes cyclables, intègre aujourd'hui des fonctions de gardiennage et de gestion comptable.
Le principe d'Intermodalité est intégral : Physique (proximité avec les stations de métro ou gare), tarifaire et billettique (avec un titre urbain abonnement ou à l'unité, la location de vélo est comprise pour 24h seulement avec la possibilité de renouvellement) et informative (information conjointe TC+vélo).

À côté de la tarification intégrée, une gamme tarifaire courte et longue durée a été mise en œuvre :

- 1 euros la demi-journée
- De 23 à 13 euros par mois (tarif dégressif en fonction du nombre de mois de location) pour les salariés
- De 18 à 10 euros par mois (tarif dégressif en fonction du nombre de mois de location) pour les étudiants, chômeurs, Rmistes et titulaires d'un abonnement de transport public
- Un système d'assurance contre le vol « caisse de solidarité contre le vol » a été mise en place.

Les résultats sont probants près d'un million de déplacements générés en 2004 (source ADEME – SEMVAT) avec 70% des déplacements utilitaires, 22% pris à la voiture (report modal), 25% en complémentarité du métro, bus ou train, 50% des utilisateurs sont des nouveaux cyclistes urbains et plus de cent tonnes de CO2 ont été évitées.
Movimento, avec ses nouveaux partenaires techniques, se positionne aujourd'hui soit en tant que concepteur soit en tant qu'opérateur de services vélo en France et pour cela se transforme en SARL-SCOP.

Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE)

Les PDE se multiplient. Retour sur les lieux du plus connu, celui de ST Microelectronics à Grenoble : la conversion au vélo est durable

De l'histoire déjà ancienne…
Confronté à un besoin d'espace alors que les possibilités d'extension foncières sont quasiment nulles et à une part prépondérante des déplacements domicile-travail, pour l'essentiel réalisé en automobile, dans la balance environnementale, le site Grenoblois de STMicroelectronics, a lancé son premier Plan de Déplacement d'Entreprise en Septembre 2000. La force de ce PDE est l'intégration de la bicyclette en tant que mode de déplacement à part entière dès sa mise en place.

Faire oser le vélo !

Pour faire décoller ce mode de transport (environ 9 % de l'effectif soit moins 150 personnes en juin 2000), le PDE innove et propose pour les salariés s'engageant à venir régulièrement à bicyclette :

- Un kit vélo intégrant, entre autres, une cape de pluie jaune adaptée aux cyclistes, un gilet et des pinces à pantalon jaunes rétro-réfléchissants et un kit d'éclairage performant.
- L'intervention sur le site deux fois par an d'un professionnel pour l'entretien et les petites réparations.
- Le *Cyclo-joker* permettant aux cyclistes de prendre les transports en commun en cas de mauvais temps et, en cas d'incident corporel, de prendre le taxi.

Préalablement ou parallèlement à ces actions, d'autres mesures ont été engagées : installations de parkings couverts et éclairés (plus de 300 places), de douches et d'une station de gonflage, sécurisation du cheminement piéton / cycle d'accès au site, mise en libre service de 3 vélos et animations spécifiques (fête du vélo, campagne « cyclistes, brillez ! », sorties de découverte des itinéraires cyclables en ville).

Et maintenant ?

À la fin du premier trimestre 2005, la part des déplacements effectués en bicyclette s'élève à près de 14 % soit 280 salariés. Ce chiffre masque des fluctuations importantes entre les saisons et une clientèle potentielle existe. Aussi, pour le lancement du 2ème PDE fin Mai 2005, des mesures supplémentaires ont été

rajoutées dans l'optique de fidéliser davantage les cyclistes et d'amener une nouvelle population vers le vélo. Parmi les thèmes forts, le programme BiKeS (Bike Knowlegde Sharing) de partage des connaissances sur le monde de la bicyclette devrait fédérer cyclistes expérimentés et néophytes ou éventuels autour d'un *correspondant vélo*, interlocuteur unique à contacter pour toutes questions relatives à ce mode de déplacement. Pour réduire les contraintes encore avancées pour justifier l'usage de la voiture, une participation à hauteur de 400 euros pour l'achat d'un vélo électrique et une meilleure prise en compte des déplacements multi-modaux devraient permettre la progression de l'usage de la bicyclette. Enfin, pour encourager la pratique du vélo même par mauvais temps, des sur-chaussures anti-pluie viendront compléter le kit vélo et chaque cycliste pourra trouver une multitude d'informations dans la revue de la FUBicy VéloCité à laquelle il sera désormais abonné via le PDE !

Ils ont osé le vélo !

Laurent D.
J'en avais particulièrement ras-le-bol de traverser la ville en voiture puis de me garer loin du site. Et le retour était encore plus catastrophique : les années passant, sa durée était passée de 30mn à plus d'une heure maintenant. J'ai tenté les transports en commun selon différentes formules mais le temps de trajet était trop long. J'ai aussi essayé le covoiturage : cela a fonctionné pendant un an puis cela s'est arrêté après quelques rendez-vous manqués. J'ai ensuite pris mon vélo mais, depuis mon domicile, ce fut trop long : 16,5 km et, au retour, un dénivelé éprouvant. Et puis, en avril 2005, j'ai essayé auto + vélo et ce fut la révélation : plus de bouchons, trajets plus rapides (moins de 35mn aller comme retour et quand il pleut, c'est encore davantage de temps de gagné !), plus de problèmes de stationnement, le tout en suivant un itinéraire hyper agréable ! Grâce à mon vélo, je profite maintenant de mes pauses déjeuner pour aller faire un peu de shopping en centre-ville sans les contraintes de parking. Effet collatéral imprévu, le soir, l'ambiance à la maison s'est complètement détendue : je ne suis plus en retard et la pratique du vélo me permet d'évacuer le stress du travail. Enfin, cerise sur le gâteau : j'économise un plein par mois soit plus de 40 euros !

Marion L.
De retour sur l'agglomération en 2000 après deux années d'absence, la circulation à Grenoble s'était profondément dégradée : jusqu'à 1 heure de trajet pour aller travailler ! La mise en place du PDE sur le site m'a alors fortement incitée à prendre mon vélo. Certes, quand il fait trop froid ou qu'il pleut trop, je prends les transports en commun mais globalement, je prends mon vélo 95% du temps : rien que du bonheur ! Maintenant, non seulement j'utilise mon vélo pour me rendre au travail mais également pour faire tous mes petits trajets en centre-ville : adieu la question de savoir où je vais me garer ! Et finalement, cela nous fait prendre la vie quotidienne de façon beaucoup plus cool et c'est très bon pour la santé !!!

Les Partenaires pour la semaine de la mobilité

■ L'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), établissement public, participe à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

L'ADEME a lancé en 2004 et pour 3 ans la campagne de mobilisation nationale « Économies d'énergie. Faisons vite, ça chauffe ». Ses nombreux partenaires nationaux, réunis dans le Club Planète Gagnante, mettent en œuvre des actions de relais de la campagne sur le terrain. La FUBicy est l'un des partenaires de cette campagne de mobilisation.

En savoir plus sur l'ADEME - www.ademe.fr

■ L'AF3V, Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes

Une association pour la promotion des Véloroutes et des Voies Vertes

L'AF3V est une association nationale qui possède un réseau d'associations locales dans toute la France : associations de cyclistes urbains (de la FUBicy), de cyclotouristes (de la FFCT), de rollers (de la FFRS), ou indépendantes. L'AF3V agit nationalement et localement auprès des autorités (Etat, Régions, Départements, communes), pour demander la réalisation de VVV de qualité, reliées entre elles.

L'AF3V jour un rôle central dans l'information sur les VVV, grâce à des bases de données accessibles au public. Cette information prend quatre formes.

- Un site Internet www.af3v.org qui recense les VVV de France. Ace jour : 150 VVV décrites.
- Un Catalogue touristique, brochure qui réalise un inventaire annuel des VVV. Diffusion : AF3V et www.bicyclette-verte.com. Edition en cours : Catalogue 2004, avec 97 itinéraires décrits. Prochaine édition : Guide des VVV de France, à paraître en Janvier 2006.
- Un Inventaire des VVV publié tous les ans en septembre. Bilan quantitatif et qualitatif des VVV de France. En 2004 : 120 VVV ouvertes, pour 4591 km, dont : 104 Voies Vertes pour 3244km (VVV de plus de 12km).
- La Journée Nationale des Voies Vertes le 4ème week-end de septembre. Organisée tous les ans le 4ème week-end de septembre par l'AF3V, dans le cadre de la Journée Européenne des Voies Vertes de l'AEVV (et de la semaine européenne de la mobilité). Actions de promotion des Voies vertes : inaugurations, balades, animations. La journée nationale des Voies Vertes est prévue les 24 et 25 septembre 2005. Pour voir les actions organisées : www.af3v.org, rubrique : Actions nationales. Lien direct actions 2005 : http://240plan.ovh.net/~afv/journee05.html

AF3V
Chez Association Vélo
5, av. F. Collignon
31200 Toulouse
Tél.: 05 34 30 05 59 Fax : 05 61 26 05 87
E-mail : info@af3v.org Site : www.af3v.org Contact : Julien SAVARY, président : 05 61 11 87 09

■ Le Club des villes cyclables

Une association de collectivités territoriales pour le développement de l'usage du vélo.

Le Club des villes cyclables, créé en 1989 par dix villes pionnières, regroupe aujourd'hui plus de 780 communes, parmi lesquelles les grandes agglomérations, deux départements et une région – l'Ile-de-France- représentant plus de 16 millions d'habitants.
Il est un acteur majeur pour favoriser « l'écomobilité », pour développer une organisation de l'espace qui réconcilie piétons et cyclistes avec les autres modes de déplacement.
Pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement des zones 30 et des quartiers tranquilles, pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons...

Le Club des villes cyclables est engagé dans une démarche intermodale et partenariale. En effet, le vélo ne doit pas être considéré seul mais comme un élément de la chaîne des transports.
Ainsi, dans le cadre d'une approche de type Plans de déplacements urbains (PDU), intégrant la nécessaire concertation avec les associations et les autres acteurs de la vie urbaine et économique, on pourra à la fois diminuer la place de l'automobile dans la cité et accroître la part conjointe du vélo et du transport public.

Le Club des villes cyclables, interlocuteur privilégié des Pouvoirs publics, est une force de proposition sur les aménagements, le code de la route... Il est à la fois un lieu d'échanges et de réflexion, et un lieu où s'élaborent des propositions concrètes.

Les atouts du vélo sont reconnus : moyen de transport écologique, économique, bon pour la santé, respectueux de l'espace... autant de vertus qui en font un moyen de déplacement urbain idéal sur les courtes distances. Et en ville, un trajet en voiture sur deux fait moins de trois kilomètres !

Aujourd'hui, le vélo est l'emblème d'une vie en ville plus libre et plus équitable. Et 80 % des Français sont des urbains ! Cette conception rencontre l'opinion, de plus en plus sensible aux améliorations du cadre et du rythme de vie.

Pour être efficace, une politique cyclable ne peut être engagée seule : elle doit s'inscrire dans une politique globale des déplacements et favoriser la mobilité pour tous.

Club des villes cyclables
33 rue du Faubourg Montmartre - 75009 Paris
Tél. : 33 (0) 1 56 03 92 14 - fax 33 (0) 1 56 03 92 16
E-mail : info@villes-cyclables.org - Internet : www.villes-cyclables.org

Principales publications :
Des voies pour le vélo :30 exemples de bonnes pratiques en France, Certu, Club des villes cyclables, Gart, Ademe, 2003

■ La FFCT, Fédération française de cyclotourisme

Un acteur incontournable du cyclotourisme en France

118 000 adhérents… 3200 Clubs… 3500 randonnées organisées par an… La Fédération française de cyclotourisme peut se targuer d'être un interlocuteur de premier rang pour tous les passionnés de randonnées à vélo et à VTT. Association reconnue d'utilité publique, elle est présente dans tous les coins de l'hexagone grâce à son incroyable réseau de clubs et l'implication de ses nombreux bénévoles.

Très dynamique et innovante la FFCT multiplie les actions et les manifestations pour proposer au grand public et à ses licenciés une large palette d'activités associant **tourisme, sport-santé et culture.**

Avec toujours pour objectif de :
- **Favoriser les rencontres et échanges entre cyclotouristes de toutes régions,**
- **Leur faire partager de grands moments de convivialité et de découverte.**

En lançant, au printemps 2004, le projet « Tourisme à vélo » sur 10 ans, la FFCT milite activement pour le rayonnement durable du cyclotourisme en France et son accès au plus grand nombre. Avec la FFCT, le vélo plaisir roule de source…

Grandes missions de la FFCT :

Promotion, Gestion et développement de la pratique du vélo tourisme (VTT, VTC…) sous toutes ses formes, excluant la compétition.

3 axes majeurs d'actions et activités autour du tourisme, du sport-santé et de la culture :
- Représentation et promotion auprès des institutions sportives, touristiques et des administrations régionales et départementales,
- Formation de dirigeants de clubs, d'initiateurs (animateurs), de moniteurs (éducateurs), d'instructeurs (Formateurs),
- Organisation de nombreuses manifestations dans toutes la France.

Respect de l'éthique du cycliste : code de bonne conduite des licenciés.

Sécurité des pratiquants : actions de prévention et d'information.

Fédération française de cyclotourisme
12, rue Louis Bertrand – 94207 Ivry-sur-Seine cedex
Tél. : 01 56 20 88 88 - Fax : 01 56 20 88 99
Internet : www.ffct.org - E-mail : info@ffct.org - Minitel : 3615 FFCT, 3615 VELO, 3615 VTT (0,20 €/mn)

Reconue d'utilité publique - Agréée du ministère de la Jeunesse, des sports et de la vie associatives, arrêté du 3/8/2004 - Agréée du ministère du tourisme n° AG 094 02 0001

- **La FNAUT,**
  Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Créée en 1978, la FNAUT rassemble 150 associations locales, soit environ 35 000 membres. Son originalité est d'être à la fois une association de consommateurs (agréée par l'Etat) et une association de défense de l'environnement.

Ses **membres** sont en effet :
- des usagers des transports urbains, du train, de l'autocar ;
- des piétons, des cyclistes, des personnes handicapées ;
- des habitants soumis aux nuisances des transports (riverains de grands axes routiers ou d'aéroports, opposants aux nouvelles autoroutes).

Ses **objectifs** :
- des déplacements plus faciles et plus sûrs pour tous ;
- un cadre de vie préservé des nuisances ;
- un développement soutenable impliquant une réduction des gaspillages d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, donc moins de voitures en ville, moins de camions sur longue distance, moins d'avions sur courte distance

Ses **propositions** :
- développer tous les transports publics urbains, interurbains et ruraux ;
- favoriser la marche et l'usage de la bicyclette ;
- développer le rail et la voie d'eau pour le fret ;
- faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin de financer les modes alternatifs.

FNAUT
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris
Tél. : 01 43 35 02 83
Internet : www.fnaut.asso.fr - E-mail : contact@fnaut.org

- **FNE - France Nature Environnement**
  Un lieu d'échange et de rassemblement

Créée en 1968 et reconnue d'utilité publique en 1976, France Nature Environnement rassemble près de 3000 associations réparties sur l'ensemble du territoire et oeuvrant pour une meilleure protection de la nature et de l'environnement. D'envergure régionale, départementale ou locale, elles forment un mouvement de citoyens actifs au sein duquel la fédération s'emploie à favoriser les échanges.

Un porte-parole du monde associatif pour les pouvoirs publics

Lieu de convergence des savoirs et des connaissances élaborées par les associations qu'elle réunit, France Nature Environnement synthétise ce travail de veille et d'expertise avant d'en assurer la diffusion en direction des pouvoirs publics. En étant présente dans plus d'une cinquantaine d'institutions nationales de concertation, la fédération devient le porte-parole de milliers de bénévoles qui, chaque jour, contribuent à l'enrichissement du savoir environnemental. Cette fonction représentative est semblable à celle qui est assurée par les associations, au nom des citoyens, dans des centaines de commissions en région.

Un interlocuteur pour les acteurs socio-économiques

La construction d'un développement équilibré de notre société implique l'existence d'un débat entre ses différentes composantes. C'est pourquoi France Nature Environnement s'efforce de proposer, en concertation avec ses partenaires, un modèle alternatif qui prend en compte les préoccupations et contraintes de ces derniers sur l'ensemble des questions environnementales : certification forestière, préservation des espaces naturel, prévention des déchets…

Un vecteur d'information pour les citoyens

Parce que la volonté des citoyens doit orienter les choix de demain, le partage et la diffusion de l'information représentent une action prioritaire pour France Nature Environnement. Une large diffusion de la connaissance doit favoriser une prise de conscience collective, nécessaire à l'évolution de notre mode de vie. C'est pourquoi la fédération contribue à la circulation et à la transmission du savoir environnemental et du travail d'expertise réalisé par les associations.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
Service communication
57, rue Cuvier - 75231 Paris cedex 05
Tél. : 01 45 87 96 09 - Fax : 01 43 36 84 67
Internet : www.fne.asso.fr

■ La FUBicy

Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Elle **fédère un réseau de 140 associations membres** qui font la promotion de l'usage quotidien du vélo.

- Elle représente les cyclistes « quotidiens » auprès des institutions
- Elle favorise les échanges d'expérience entre associations
- Elle organise des actions de promotion du vélo
- Elle a des collaborations régulières avec les acteurs transports & environnement : Ministère Ecologie, Ministère Transports, Club des Villes Cyclables, ADEME, ADC, FFCT, FNAUT, FNE,…

Ses actions sont **d'étudier, proposer, sensibiliser, promouvoir et faciliter l'usage du vélo** par :

- des actions de proximité
- des enquêtes
- des actions de portée nationale comme sur la prévention du vol des vélos

Quelques actions :

- Vélo-école, pour donner de bons réflexes de conduite dans le trafic ; vélobus, le ramassage scolaire qui rend les enfants actifs, et les sécurise en les rendant plus visibles "Convois-vélos, vélos qu'on voit". Des expériences à *Bordeaux, Chambéry, Champigny, Dieppe, Grenoble, Le Havre, Lille, Montreuil, Nantes, Salon-de-Provence, Strasbourg, Toulouse, …*

- Déplacements domicile-travail et PDE. Des références exemplaires à Grenoble à ST Microelectronics et par l'association d'usagers + Chambre de Commerce et d'Industrie pour un challenge de 40 entreprises dont la part vélo atteint 14% !

- Intermodalité avec les transports en commun : une solution efficace pour les pendulaires.

- Déplacements quotidiens : une majorité de citadins peuvent faire une partie de leurs trajets à vélo.

Actions multiples des associations : tests d'antivols, bourses aux vélos, animations scolaires, sensibilisation des cyclistes et contrôles techniques pendant la Semaine Sécurité Routière, fête du vélo, journée d'étude, marquage, lobbying...
Certaines vélostations sont gérées par des associations de la FUBicy (Chambéry, Amiens, Toulouse, vélocampus Nantes, et bientôt Metz) : c'est pour une ville d'un investissement d'un excellent rapport qualité prix, car pour un coût par déplacement moindre que les TC (0,4 E/déplacement en moyenne), on convertit des automobilistes au vélo ou au train+vélo.

FUBicy - Fédération française des Usagers de la Bicyclette
Maison des Cyclistes - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg
Tél.: 03 88 75 71 90 - Fax : 03 88 36 84 65
Internet : http://fubicy.org - E-Mail : fubicy@fubicy.org

■ La LCVR, Ligue contre la violence routière

La Ligue contre la violence routière a été fondée en 1983 par un collectif de parents qui, ayant perdu un enfant dans un accident de la circulation, découvraient scandalisés la passivité des pouvoirs publics et l'indifférence avec laquelle ces événements douloureux étaient banalisés. L'association s'est tout de suite constituée autour d'un seul objectif, la lutte contre toutes les manifestations de la violence routière de façon à ce que le malheur qui avait frappé leur famille n'arrive pas à d'autres.

La Ligue a maintenant vingt ans et regroupe en son sein, comme à son début des femmes et des hommes frappés par cette violence que nous dénonçons mais aussi et de plus en plus par des personnes sensibilisées au problème de l'insécurité routière et désireuses d'agir en vue d'éviter tous ces drames de la route si dévastateurs.
L'association est présente dans une cinquantaine de départements où elle est constituée en associations départementales. Elle compte environ 6000 membres et sympathisants.

Depuis sa création la Ligue, au niveau national, a participé à tous les progrès obtenus. Son action a été déterminante dans certaines initiatives dont notamment :
- Protection des enfants en voiture et obligation du port de la ceinture à l'arrière,
- bandes rétro réfléchissantes pour rendre piétons et cyclistes visibles la nuit,
- soutien aux lois ayant abouti à l'abaissement à 50 km/h de la vitesse en ville, au permis à points, au délit de récidive de grand excès de vitesse, au permis probatoire.

Aujourd'hui l'action de la Ligue continue, les demandes portent principalement sur les points suivants :
- renforcement des contrôles et de leur efficacité (création d'une police de la route, radars automatiques),
- sécurité des usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées,
- amélioration des formations et campagnes permanentes de sensibilisation,
- installation d'une « boîte noire » sur tous les véhicules,
- limitation par construction de la vitesse de pointe des véhicules,
- soutien à une politique cohérente des transports qui favorise les moyens les plus sûrs et les moins polluants.

Au niveau départemental, l'association mène des actions de sensibilisation par des articles de presse et des interventions dans les médias, interpelle les pouvoirs publics locaux pour des aménagements de sécurité sur les infrastructures routières, soutient les familles de victimes.
Mais l'essentiel du temps passé par ses militants est mobilisé dans des interventions dans les établissements scolaires en soutien aux personnels enseignants qui en font la demande.

LCVR
15 rue Jobbé Duval - 75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00 - Fax. : 01 45 32 91 01
Internet : www.violenceroutiere.org - E-mail : secretariat@violenceroutiere.org

---

■ Le Réseau Action Climat France (RAC-F)

Le RAC-F est un réseau d'associations spécialisées sur le thème des changements climatiques. Il est le représentant français du Climate Action Network International (CAN), réseau mondial de plus de 340 ONG.

En France, le RAC-F regroupe les principales ONG de protection de l'environnement, de promotion des énergies renouvelables et des transports soutenables. (1)
Les RAC- F a pour missions de participer et d'analyser les négociations internationales sur le climat, de suivre et proposer des politiques publiques afin de préparer la division par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le RAC-F a également un rôle d'information et de sensibilisation des médias, des décideurs et du grand public sur le changement climatique et ses enjeux.
Pour vous tenir au courant de l'actualité climatique, consultez notre site Internet : http://www.rac-f.org et abonnez-vous à notre liste de diffusion (liste-climat-racf-subscribe@domeus.fr) et à notre bulletin mensuel « Infos de Serre » (infosdeserre-subscribe@rac-f.org).

Réseau Action Climat France
2B, rue Jules Ferry - 93100 Montreuil
Tél. : 01.48.58.83.92 - Fax : 01. 48.51.95.12
E-mail : infos@rac-f.org

(1) Agir pour l'Environnement, les Amis de la Terre, le Comité de Liaison des Énergies Renouvelables, Energie Durable en Ile de France, la Fédération Nationale des Usagers des Transports, France Nature Environnement, la Fédération des usagers de la bicyclette, Greenpeace-France, HELIO International, Hespul, la Ligue de Protection des Oiseaux, le Réseau Sortir du Nucléaire, WWF-France, 4-D.

Au XX^{e} siècle, la température moyenne de la surface de la Terre a augmenté de 0,6°C. Désormais, la responsabilité de l'homme est indiscutable et pour le XXI^{e} siècle, les scénarios prévoient un réchauffement compris entre 1,4 et 5,8°C, ce qui bouleversera les équilibres climatiques et écologiques de la planète, ainsi que le bon développement de nos sociétés. Pour éviter cette modification dangereuse du climat, nous devons diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 !
Les transports sont la première source de gaz à effet de serre en France et les voitures particulières représentent à elles seules 11% des émissions nationales! Mais le pire est à craindre car ses émissions ne cessent d'augmenter. Pour préserver le climat, il est grand temps de laisser la voiture au garage, de privilégier les transports en communs, le vélo et la marche à pied ! Chacun peut et doit agir à son niveau de responsabilité et au quotidien pour réduire son impact sur le climat, aujourd'hui et pour les générations futures !